

KÓCZIÁNNÉ SZIENTPIÉTERI ERZSÉBIET*

A magyar kocsigyártás történetének forrásai a Közlekedési Múzeumban

A magyar kocsigyártás történetének emlékeit a Közlekedési Múzeum több gyűjteménye őrzi. A tárgyakat az ún. géperő nélküli járműgyűjteményben tartjuk nyilván. Nem bonyolódva terminológiai kérdésekbe a kocsi szó jelentésével kapcsolatban, a továbbiakban kocsin minden olyan fogatolt járművet értek, amit izomerővel vontatnak, legyen az akár hatlovas dízhintó, akár hatökrös parasztszekér.

Országos viszonylatban a Néprajzi, a Mezőgazdasági és a Mátészalkai Múzeum rendelkezik nagyobb tárgyegyüttessel mind a járműgyártás, mind a késztermék, a jármű szempontjából. Egy-egy darab, illetve műhely-, vagy szerszámgyűjtés máshol is fellelhető, s reményeim szerint a készülő járműkataszter, valamint a VEAB támogatásával szerkesztett kisipari, ill. kézműipari regiszterek összefoglaló és teljes képet nyújtanak majd a hazai kocsigyártás, ill. gyártóipar tárgyi emlékeiről. Sajnos a három országos múzeum közötti gyűjtőkör elhatárolása a mai napig nem történt meg, többek között ez is egyik oka az állagjegyzékek publikálását sürgető – különböző fórumokon – megfogalmazott javaslatunknak.

Mivel személy szerint azok közé tartozom, akik a múzeumi tudományos munka kiemelkedően fontos területének a műtárgyállomány feldolgozását tekintik, ezért először a kocsigyártás történeti forrásainak sorában a géperő nélküli vagy köznyelvibb formában a fogatolt járműgyűjteménnyel kívánok foglalkozni.

A Közlekedési Múzeum tárgyi anyagának osztályozása a közlekedési ágazatokhoz kapcsolódik, a kocsik a közutak alcsoportjába tartoznak, a géperezű és az út-híd csoport mellett.

Nagyságrendben a vasút után következő „géperő nélküli, pályához nem kötött (!) közúti közlekedési eszközök és egyéb tárgyak” gyűjteményének felállítására csak a hatvanas években került sor, ahogy az akkori gyűjteményfejlesztési koncepcióban megfogalmazódott: „...be kell pótolni azt a hiányosságot – szinte a 24. órában –, hogy a régi múzeum (K. M.) a híres magyar kocsizás, a fogatolt járművek gyűjtésével nem foglalkozott mint ahogy más hazai múzeumok sem tekintették feladatuknak – a maga teljességében – ezt a gyűjtőmunkát.”

Az 1960-as évek koncepciója minden tekintetben helyesnek bizonyult, csak kissé későn született meg, így az intenzíven beindított gyűjtőmunka ellenére sem sikerült a hazai kocsiallóomány típusainak teljes körű megszerzése a múzeum számára. A gyűjtemény gerincét és a gyűjtőmunka legfőbb

* 1015 Budapest, Bártfai utca 51.

célját az eredeti fogatolt járművek, illetve azok beszerzése képezte, köztük is elsősorban a nagy múltú magyar kocsigyártás különféle termékei, mindenekelőtt a díshintók és hintók, hajtókocsik, továbbá a városi közúti járművek (ún. konflis és fiáker), az egyes tájegységek jellegzetes személy- és áruszállító kocsijai, a mezőgazdaságban is használt szekerek, kétkerekű személy- és árufuvarozó járművek stb.

A gyűjtőkör meghatározása azonban csak látszólag volt könnyű, a gyakorlatban számos problémával került szembe az a kis csapat (muzeológus, járműszerkesztő mérnök, kézműves mester, restaurátor), amelynek nemes feladatául jutott a kocsigyűjtemény létrehozása.

Melyek voltak ezek a problémák? Elsőként a típusok kiválasztása és meghatározása tette próbára a gyűjtemény jövőendő gazdáit, mivel a fogatolt járművek még gyári előállításban sem készültek olyan sorozatban, mint például a mozdonyok vagy később a gépjárművek. Rendkívül nehéz volt eldönteni, hogy a begyűjtendő jármű milyen jellegű, azaz „csak” egyedi gyártmány, képvisel-e valamilyen járműtípust, de lehetett egy jó vagy rosszkezü kovács-bognár-kocsigyártó alkotása is; s ha már biztosan lehetett tudni, hogy olyan a termék, amelyet országosan használtak (pl. a ma is közismert Eszterházy hajtókocsi), még mindig nagy kérdés volt a minőség, amelyet számos részlet határozott meg. Az iparosok szaklapjának kedvenc kifejezése az ún. „lónyúzó” kocsi, vagyis amelynek általában rossz a konstrukciója. De tessék ma megállapítani egy muzeálisnak tűnő járműről, hogy milyen volt hajtás közben, és függjön-e ettől a begyűjtése.

A minőség mellett a gyűjtést jelentősen befolyásolta a jármű állapota, amely mind a raktári kapacitás, mind a felújítás-restaurálás költségei miatt kritikus tényező volt. Témánkat tekintve azonban van egy harmadik szempont is, nevezetesen a forrásérték. A semmivel sem pótolható eredeti tárgy megőrzése még akkor is, ha állaga olyannyira leromlott, hogy a felújításnak csak akadályai vannak, esélye szinte semmi. (Ilyen konkrét példa a Kossuth hintó, amelynek csak a roncsai maradtak meg.) Az irodalmi források megléte sokszor alapja a tárgymeghatározásoknak, de vannak ellentétes példák is. A szakirodalomból szinte mindent meg lehet tudni, pl. a konflisokról és a fiákerekről; egy-egy darab megőrzésének eldöntésekor jómagam mégis csak egyszer voltam biztos abban, hogy nem tévedtünk, s ez a tatai számozott bérkocsi volt.

A Közlekedési Múzeum gyűjteményéről ma már elmondható, hogy összességében a nagyobb európai gyűjtemények rangsorában a középmezőnybe helyezhető, de mint a hazai kocsigyártás járművekben megtestesülő „forrása”, valóban egyedülálló. (Erről bővebben a Közlekedési Múzeum évkönyvének gyűjtemény-ismertetői cikkeiben találhatók további információk.)

Az eredeti járművek együttesét ki lehetett és kellett egészíteni a gyűjtőutak során fellelt járműalkatrészekkel, mint az első gyűjteménykezelő sokszor emlékeztetett rá: a keresés során tapasztalt nehézségek és szegényes lehetőségek miatt nem mehettek el közömbösen a tengelyek, csapágyak, felfüggesztő vasak, forgóalvázak stb. mellett sem. A nagyszámú alkatrész a felújítások során hasznosnak bizonyult, egy-egy roncs állapotú jármű hitelesebb rendbehozatala valósulhatott meg a raktáron lévő és a járművekkel azonos muzeális értékkel bíró választékból.

A Közlekedési Múzeum legtöbb gyűjteményében a járművek és tartozékaik mellett a gyártóipar és technológia megörökítésére is törekednek a muzeológusok, annak ellenére, hogy ebben a kérdésben az egyetértés nem teljes. Számos kritika érte a „fogatolt” járműveket is, szerencsére ez nem befolyásolta azt a muzeológusi szándékot, amely a rohamosan feledésbe merülő kocsigyártás technológiájának megmentésére irányult. Ennek eredményeként lett az összes kocsigyártó mesterség szerszám- és műhelyfelszerelése a gyűjtemény szerves része.

Ahhoz azonban, hogy ez a jelentős tárgyegyüttes ne csak a kézművesipar egyes szakmáinak tárgyi dokumentumaként funkcionáljon, szükség volt a technológia megörökítésére *szóban* („oral history”) és *képben* is. Készült egy film, amely a kocsigyártás mesterfogásait örökölte meg a tervezéstől a használatig. A felvételek óta eltelt tíz év bebizonyította, hogy olyan forrásanyagra tettünk szert, amely ma már pótolhatatlan információkat tartalmaz. Sajnos, korántsem ilyen jelentős a fotógyűjteményünk.

Néprajzos képzettségüként számomra természetes volt a szóbeli források alkalmazása, azonban azt tapasztaltam, hogy a közlekedéstörténettel foglalkozó, elsősorban műszaki háttérrel rendelkező

